



TRANSPORTS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 20 novembre 2000 sur l'aéroport international de Miami à l'Airbus A300B4-605R immatriculé N14056 exploité par American Airlines

On November 20, 2000, about 1222 eastern standard time, a flight attendant/purser was killed during an emergency evacuation of American Airlines flight 1291, an Airbus Industrie A300B4-605R (A300), N14056, at Miami International Airport (MIA), Miami, Florida. The airplane was pressurized until the flight attendant/purser opened the left front (1L) emergency exit door; he was then forcibly ejected from the airplane. There were 133 persons on board. During the emergency evacuation, in addition to the 1 flight attendant/purser who was killed, 3 passengers sustained serious injuries; 18 passengers and 1 flight service director sustained minor injuries; and the 2 pilots, 6 flight attendants, 1 off-duty flight attendant, 1 flight service director, and the remaining 100 passengers reported no injuries. The airplane sustained minor damage. Cet accident a fait l'objet de recommandations complémentaires émises en 2002 par le NTSB. Le suivi du traitement de ces recommandations peut être consulté dans la liste des rapports reçus par la DGAC en 2002.

lettre Safety recommendation NTSB du 8 mai 2001

Réception par la DGAC : 08 Mai 2001

Recommandation 01

NTSB (extrait)

A-01-16

Airbus Industrie A300-600 operating manual clearly state that : automatic depressurization of the airplane upon landing will not occur when the pressurization system is being operated in the manual mode.

Réponse de la DGAC

Cette recommandation est formellement adressée à la FAA. Toutefois, en sa qualité d'autorité de certification primaire des avions Airbus à la date d'émission de la recommandation, la DGAC a travaillé en collaboration avec la FAA sur ce dossier.

Le FCOM (Flight Crew Operating Manual) A300/A300-600/A310 a été révisé pour inclure, sous forme d'avertissement, que les vannes de dépressurisation avant et arrière ne s'ouvrent pas lorsque le pilote sélectionne le mode manuel de pressurisation.

Degré d'avancement (07 Décembre 2007)



100%

Recommandation 02

NTSB (extrait)

A-01-17

Airbus Industrie A300-600 operating manual clearly state that: the Ram Air switch will not control the outflow valves and depressurize the airplane when the pressurization system is being operated in the manual mode.

Réponse de la DGAC

Cette recommandation est formellement adressée à la FAA. Toutefois, en sa qualité d'autorité de certification primaire des avions Airbus à la date d'émission de la recommandation, la DGAC a travaillé en collaboration avec la FAA sur ce dossier.

Le FCOM (Flight Crew Operating Manual) A300/A300-600/A310 a été révisé pour inclure, sous forme d'avertissement, que le Ram Air switch ne contrôle pas les vannes de dépressurisation avant et arrière et dépressurise la cabine lorsque le pilote sélectionne le mode manuel de pressurisation.

Degré d'avancement pour la DGAC (mai 2003)

100%

Degré d'avancement (23 Mars 2007)



Recommandation 03

NTSB (extrait)

A-01-20

Airbus Industrie A300-600 On Ground/Emergency Evacuation>Checklist : direct flight crews to ensure that the cabin differential pressure is 0 pound per square inch before signaling flight attendants to begin an emergency evacuation.

Réponse de la DGAC

Cette recommandation est formellement adressée à la FAA. Toutefois, en sa qualité d'autorité de certification primaire des avions Airbus à la date d'émission de la recommandation, la DGAC a travaillé en collaboration avec la FAA sur ce dossier.

En octobre 2001, Airbus a modifié la procédure d'évacuation d'urgence des A300-600 et A310 reprenant totalement la recommandation formulée par le NTSB.

Degré d'avancement (07 Décembre 2007)

